Wychodzi dwa razy na tydzień

KORRESPONDENT

przy Gazecie Warszawskiéj.

HANDLOWY, PRZEMYSŁOWY I ROLNICZY.

DNIA 6 MARCA № 18 ROKU 1847.

KOLEJE ŻELAZNE w EUROPIE i w STANACH ZJEDNOCZONYCH 1847 roku.

(Ciąg dalszy).

2. STANY ZJEDNOCZONE.

Skoro doświadczenia w Anglji poczynione wskazały Stanom Zjednoczonym ogromne korzyści drogi żelaznéj, tak dla publiczności jako i dla kompanij, duch przedsiębierczy którym się plemie anglo-amerykańskie cechuje z właściwym sobie zapałem i skwapliwością rzucił się na tę gałąź spekulacji. Szybkie były postępy; w kilka lat, sieć dróg żelznych połączyła stany najbogatsze z stanami najludniejszemi.

Drogi żelazne w użyciu już będące lub projektowane w Stanach Zjednoczonych dzielą się na sześć grup następujących:

	Długość projektowana.	Długość wykonana w końcu 1842 r.
Linje z Wschodu na Zachód przez góry Alleghany.	5,990 kilom.	3,644 kilom.
Połączenie kotliny Mississipi z kotliną św. Wawrzyńca. .	5,297 kilom.	364 kilom.
Z północy na południe, wzdłuż Atlantyku.	2,425 kilom.	1,943 kilom.
Linje koło miast głównych. .	98 kilom.	98 kilom.
Drogi między kopalniami węgla .	778 kilom.	744 kilom.
Linje osobne.	21 kilom.	21 kilom.
Razem	14,609 kilom.	6814 kilom.

Te 14,609 kilometrów dróg projektowanych dzielą się na 178 kolei, należących w następującym stosunku do rozmaitych Stanów Związku:

New-York. . . .	27	Delawere. . . .	1
New-Hampshire. .	1	Maryland . . .	7
Massachusetts. . .	15	Wirginia. . . .	10
Maine.	1	Karolina Południowa	2
Rhode Island. . .	1	Karolina Północna.	3
Connecticut. . .	3	Georgia. . . .	6
Ohio.	6	Alabama. . . .	7
Indiana.	1	Floryda. . . .	4
Mihigan. . . .	9	Luiziana. . . .	10
Illinois. . . .	11	Mississipi	5
New-Jersey . . .	7	Tennessée. . . .	2
Pensylwanja. . .	37	Kentucky. . . .	2

Z powyższego obrazu widzimy, że największa część dróg żelaznych już w użyciu będących znajduje się w stanach leżących nad brzegiem Atlantyku. Jednakże kilka linij, ale nie długich, zbudowano na południu i zachodzie. I tak liczą ich 7 w Albama, 4 w Florydzie, 10 w Luizianie a 5 w Stanie Mississipi. Pensylwanja, New-York i Stany Nowéj Anglji były główną widownią spekulacyj na koleje żelazne. Pensylwanję przeżyna najmniéj 1,600 kilometrów kolei. New-York liczy tyleż w exploatacji i w budowie. Stany nowéj Anglji na wszystkie strony koleje przecinają. Boston połączony jest z Hudson i Albany jedną linją ciągłą. To miasto łączy się na południe, z Long-Island-Sound, i drogami żelaznemi z Providence i Stonington z jednéj strony, a z Worcester i New-London z drugiéj. Z tych rozmaitych punktów kommunikacja jest z New-Yorkiem, i drogą żelazną Long Island i parostatkami przez Sound i rzekę Wschodnią. Z Hudson linja ciągła drogi żelaznéj sięga do wielkich jezior północnych. Przez te jeziora i rzekę Illinois, kommunikacja odbywa się parowemi statkami, aż do brzegów wyższéj Mississipi, ztamtąd przez kilka tysięcy kilometrów na zachód, korytem Missuri, w kierunku gór Skalistych, a napołudnie niższą Mississipi, aż do New-Orleanu i zatoki Meksykańskiéj.

Druga linja, niby arterja wielka, wychodzi z New-Yorku, na południe, przerzyna stany New-Jersey, Pensylwanję, Delawere, Maryland, Wirginję, obie Karoliny, i zwracając się na zachód przez Georgję, przytyka do brzegów rzeki Alabama. Daléj kommunikacja ciągnie się statkiem parowym aż do ujścia téj rzeki a z tego punktu do jeziora Pontchartrain, gdzie zaczyna się droga żelazna utykająca w New-Orleans. Tak więc całe terrytorium Stanów Zjednoczonych, otoczone jest linją ciągłą kommunikacyj parowych.

Wskazaliśmy tu główniejsze tylko arterje sieci Stany Zjednoczone przerzynającéj. Ale każda arterja ma niezliczone odnogi które się składają albo z rzek spławnych albo z kolei żelaznych, albo traktów zwyczajnych.

Kiedy się wie jak ogromne są koszta budowy dróg żelaznych angielskich i jak słaby przynoszą procent, pomimo znacznego ruchu, pytać się przychodzi jakim sposobem duch spekulacji mógł się rzucić na takie przedsiębierstwa, w kraju gdzie ludność tak rzadko rozsiana a procent od pieniędzy stoi na stopie 6 do 10%. Ale zjawisko to objaśnia się tak położeniem topograficznem kraju, jak sposobem budowania i exploatowania drogi żelaznéj. Z małym bardzo wyjątkiem, grunt kolei żelaznych amerykańskich jest ciągłą równią poziomą; a zatém wydatek na sztuczne roboty bardzo mały. Trochę nasypek i pogłębien, oto wszystkie trudności jakie inżynier tam napotyka. Gdzie droga przez rzekę ma przechodzić, budują mosty nie piękne ale mocno, drzewem z lasów nadbrzeżnych, a pod tym względem, materjał nie kosztuje prawie nic ani téż przewózka jego. Budowle stacyj i inne, także wznoszą z drzewa bardzo lekkie i nadzwyczaj tanie. Kiedy kolej żelazna przytknie do brzegu wielkiéj jakiéj rzeki, jak Hudson, Delawara albo Susquehanna, podróżni wysiadają, przebywają rzekę na parowych statkach i siadają na kolej z drugiéj strony wody. Przeładowanie towarów i osób nie trwa długo i wygodnie się odbywa. Administracje urządziły chwilę przeprawy przez rzeki w godzinę obiadową, tak że podróżni miasto zatrzymywać się jak na stałym lądzie, siadają do stołów już zastawionych na parostatkach i jedzą podczas przeprawy.

Pojąć więc łatwo że z tych różnych powodów, koszt kilometru drogi żelaznéj daleko mniejszy jest w Stanach Zjednoczonych niżeli w Europie. Z drugiéj strony, ponieważ ruch zwykle dość jest mały, prawie wszystkie drogi mają tylko dwie szyny. Przy stacjach są we cztery rzędy dla ułatwienia przejścia cugom w przeciwnym kierunku biegnącym. Zaprawdę podobne urządzenie przedstawiałoby,

znaczne niedogodności na linjach gdzieby wielki ruch konwojów panował; lecz na głównych drogach amerykańskich, szybsze pociągi rzadko więcej nad dwa razy dziennie wyprawiają, a godzina równie jak miejsce spotkania się ich doskonale jest urządzone. Zresztą drogi o większéj cyrkulacji mają szyn cztery rzędy.

Lekkość budowy usprawiedliwia nie wielki ładunek konwojów drogę przebiegać mających; szybkość ich umiarkowana. Zagięcia nie mają wcale tak ogromnych promieni jak na kolejach angielskich; bo rzadko gdzie promień 300 metrów przechodzi, czasami ledwie ma 150 i 100 metrów. Spadki 1 metr na 130 za zwyczajne tam uważają, i jest piędziesiąt linij przeszło gdzie spadek wynosi 1 na 100 a nawet 1 na 75 metrów. Jednakże na tych linjach ciągnienie odbywa się lokomotywą, bez pomocy równi pochyłych ani machin stojących. Przy takim systemie, inżynierowie ogromnie zmniejszyli koszta grabarki, budowy mostów, drogociągów, w miejscach gdzie zachodziły jakie trudności gruntowe. Ale główne źródło oszczędności leży w saméj naturze drogi. Na drogach gdzie ruch słaby, szyny składają się z dwóch prętów żelaznych płaskich na 6 do 7 centymetrów szerokich a 1 centymetr najwięcéj grubych, poprzybijanych gwoździami do belek drewnianych w podłuż idących. Są to więc raczéj koleje drewniane okute w żelazo jak koleje żelazne. Jednakże budowa drogi zmienia się wedle ważności cyrkulacji.

Na wielu linjach, szyny ważą 11 do 13 kilogramów na metr biegnący. Czasami szyny spoczywają na poprzecznicach drewnianych jak w Europie; lecz ponieważ drzewo nader tanie a żelazo bardzo drogie, zyskują oszczędność z mocą, zbliżeniem poprzecznic tak żeby niepotrzeba nadawać szynom znacznéj bardzo wagi.

Tenże sam duch oszczędności przewodniczy exploatacji. Lokomotywy mocno są budowane i dostateczną posiadają siłę; lecz dalekie są od téj wykwintności w formie, téj dokładności w szczegółach któremi się angielskie zalecają machiny. Drzewa zwyczajnie używają do palenia pod lokomotywami. Na kilku linjach, w sąsiedztwie kopalni węgla idących, palą węglem kamiennym ale nigdy koksu nieużywają dla zbytniéj jego drogości. Zresztą w kraju gdzie ludność tak rozproszona, dym z drzewa i węgla wcale szkodliwym nie jest. Szybkość zwyczajna wraz z przystankami, wynosi 15 do 17 kilometrów na godzinę (pół czwartéj mili blisko). Oprócz wszelkich innych przyczyn, lekka budowa drogi niepozwala na większą szybkość. Na linjach najsilniéj budowanych, podróżują przecież z szybkością średnią 20 do 25 kilometrów na godzinę.

Pomimo niedoskonałości kolei, przypadki bardzo rzadko zdarzają się w Stanach Zjednoczonych, co się objaśnia małą liczba transportów i umiarkowaną szybkością.

Kształt i budowa powozów jest także źrodłem znacznéj oszczędności w exploatacji kolei żelaznych amerykańskich. Nie dzielą ich jak w Europie na klassy, wedle stopnia wygody dla podróżnych; wszystkie są pierwszéj klassy a raczéj wszystkie jednéj klassy. Powóz amerykański, to długa skrzynia dość podobna do Londyńskich omnibusów, ale daleko szersza i dłuższa trzy razy. Otwiera się z obu końców, z każdéj strony ma okna tak jak w omnibusach. W środku jest niby korytarzyk do przejścia, dość szeroki, tak że cały powóz można przejść wzdłuż. Po każdéj stronie są siedzenia dla podróżnych. Każde siedzenie dla dwóch osób służy, bywa czasem 14 takich podwójnych siedzeń z każdéj strony powozu, tak więc mieści się w nim 56 podróżnych. W czasie przykréj pory, piecyk stawiają w środku powozu od którego kominek przez wierzch wychodzi; w nocy, duże lampy zawieszają po obu końcach powozu, tak więc doskonale jest ocieplony i oświecony. Siedzenia są z poduszkami; plecy tak urządzone że można tyłem lub przodem siąść do lokomotywy, wedle woli podróżnego. Na końcu wagonu znajduje się czasem stancyjka dla dam które same podróżują. Wejście do téj stancyjki mężczyznom wzbronione.

Na pierwszy rzut oka zdawałoby się że wozy tak długie nie mogą się poruszać tylko na linjach doskonale prostych. A jednakże z największą łatwością przebywają one zagięcia i krzywizny jakichby się niepoważył budować żaden inżenier europejski. Odbywa się to za pośrednictwem naderp rostego mechanizmu: Każdy kraniec wagonu spoczywa, przytwierdzony czopem, na małym wózku o czterech kołach; może więc tym sposobem, po końcach zmieniać kierunek ruchu. Wynika ztąd, że kiedy przychodzi na krzywiznę, pierwszy wózek jest w jednéj części łuku, drugi w drugiéj, a sam wagon stanowi jakby cięciwę łuku pośredniego. Powozy te wiele przedstawiają korzyści: najprzód dla prostoty dają się budować po cenie bez porównania niższéj jak w Europie; z drugiéj strony znów, są żywiołem oszczędności, powiększając znacznie w konwoju stosunek ładunku użytecznego do ciężaru nieużytecznego. Nie mają wprawdzie zbytkowności i wygody powozów pierwszéj klassy na kolejach żelaznych angielskich, ale zawsze są nader wygodne, i pod tym względem wytrzymają porównanie z powozami drugiéj klassy, na wszystkich drogach żelaznych używanemi w Europie.

W niektórych z główniejszych miast Stanów Zjednoczonych, koleje żelazne wchodzą w sam środek miasta, idąc kierunkiem ulic i zwracając się bez najmniejszéj trudności w kąty najostrzejsze. Jednakże skład lokomotyw jest zawsze na przedmieściu. Skoro cug przyjdzie, odczepiają lokomotywę a konie ciągną powozy do miejsca wsiadania, leżącego zwykle w środkowéj dzielnicy miasta.

Koszta budowy kolei amerykańskich zmieniały się w nader rozległych stosunkach, wedle tego jak linja miała posiadać ruch czynniejszy lub szczuplejszy. Szacować przecież można na 140,000 fran. koszt budowy kilometru kolei żelaznéj do przewozu podróżnych. W 1842 r. obliczano na 54% dochodów średnio wziętą summę wydatków na exploatację. Oto kilka dokumentów o warunkach exploatacji pewnéj liczby linij w rozmaitych częściach Związku amerykańskiego, z 1844.

Stan	Długość drogi.	Pobór brutto	Wydatki.	Zysk czysty.	Procent przemysł.
New-York	1,028 kil.	9,018,832 fr.	45%	4,940,092	5%
Massashussets	840 —	5,289,375 fr.	49	2,646,787	2,06%
Linje najtańszym koszt. zbudowane.	322 —	3,764,589 fr.	76	893,878	3,20%

Opłata lubo powszechnie niższa od *maximum* aktem ustąpienia naznaczonego, jest przecież na drogach żelaznych amerykańskich bardzo wysoka.

(Dalszy ciąg nastąpi.)

O DOZOROWANIU LASÓW PRYWATNYCH.

(Ciąg dalszy.)

Uwaga powyższa, do któréj sami niewielką przywiązujemy ważność, nie ma bynajmniéj służyć do zniżenia znakomitéj wartości drzewa, lecz dołączyliśmy ją jedynie, ażeby i z tego względu uzasadnić wyrażone zdanie przy początku tego ustępu. W § 28 dalsze uczynimy objaśnienia.

§ 25. Z przywiedzionych w §§ 14 do 24 uwag, następujące uczynić możemy wnioski pod względem czystego dochodu jaki gospodarstwo leśne i rolne przynosi:

1) Dochód z gospodarstwa leśnego wyższym jest bezwątpienia od rolnego na gruntach § 14 lasom tylko właściwych, to jest takich, gdzie uprawa roli żadnego prawie nie przynosi plonu, lub gdzie koszta produkcji przewyższają korzyści.

2) Również niepodlega wątpliwości, że wszędzie gdzie szczególne nie wpływają okoliczności na nadzwyczajne podniesienie ceny drzewa, grunt właściwy na rolę, to jest taki, który z wszelką pewnością do zwykłych produkcyj gospodarstwa rolnego użytym być może, nietylko że większy przynosi dochód brutto, lecz nawet czysty dochód podwyższa, jeżeli użytym zostanie na rolę a nie pod las.

Że dochód brutto w powyższym razie większym jest, na to niepotrzeba dowodu § 20; że zaś i czysty dochód wyższym być musi, ma to swoję zasadę, najprzód w większéj urodzajności gruntu rolnego, a potém w przywiedzionéj w § 24 okoliczności, że cena płodów gospodarstwa rolnego w ogólności względnie wyższą jest, aniżeli cena drzewa.

Oprócz tego, dochód z gruntu rolnego przez staranną uprawę (marglowanie, mierzwienie, gipsowanie i t. d.) daleko bardziéj podnie-

sionym być może, aniżeli w gospodarstwie leśném. Zresztą i siła produkcyjna gruntu daleko wyraźniejszy wpływ wywiera na płody rolne jak na drzewo, to jest że dwa grunta różne pod względem urodzajności, mniejszą okażą między sobą różnicę w produkcji drzewa, aniżeli dwa na rolę użyte grunta, których siła produkcyjna równie jak pierwszych od siebie jest odmienną.

3) Trudniéj jest oznaczyć powyższy stosunek dochodu czystego w gospodarstwie leśném i rolnem, kiedy rzecz idzie o grunt, który niejako stanowi przejście z gruntu tylko na las zdatnego, do właściwego gruntu rolnego, i który da się użyć w pewnych okolicznościach lepiéj na las, w innych zaś korzystniéj na rolę. W takim razie rozstrzygnąć tylko może roztropne i zupełnie bezstronne wyrachowanie, i jak z jednéj strony, wszelkie korzyści z gospodarstwa leśnego, wszelkie jego poboczne produkcje i użytki wykazane być winny, tak z drugiéj również w wyrachowaniu zważać należy na wszelkie koszta produkcji rolnéj (uprawa roli, nawóz, wysiew, zbiór i t. d.). Dalsze następnie rozstrzygnienie, czy grunt na las, czyli na uprawę roli obrócić wypada, zależéć będzie od szczególnych względów, jakoto: od obecnych lub spodziewanych cen zboża i drzewa; od położenia i oddalenia gruntu, od bliskości spławu, od kapitału którym właściciel rozrządzać może, od ilości robocizny, od osobistego usposobienia właściciela, i od rozlicznych innych miejscowych okoliczności.

Po większéj części wyrachowanie powyższe okaże korzystniejszy wypadek na stronę gospodarstwa rolnego. Pochodzi mianowicie ztąd, że w wielu naszych okolicach drzewo nie doszło jeszcze do ceny odpowiedniéj istotnéj swéj wartości, oraz odpowiedniéj cenom zbożowym; częścią téż polega na błędném złudzeniu mniéj zamożnych właścicieli, którzy nie obrachowują dokładnie kosztów nakładowych (mianowicie téż robocizny w czasie, gdy takowa innych nie dostarcza korzyści) i z rozmaitych przyczyn małą przywiązują wagę do pobocznych produkcyj gospodarstwa leśnego. W ogólności zaś gospodarstwo rolne, z powodu nadziei wkrótce spodziewanych, częstych zysków, i daleko większego dochodu brutto, w takim samym stosunku skłania mniejszych właścicieli do zaprowadzenia go, w jakim długie a częstokroć niepewne oczekiwanie późniejszego zysku, od zakładania gospodarstwa leśnego odstręcza.

III. O najpomyślniejszym stanie gospodarstwa leśnego ze względów ekonomji politycznéj.

§ 26. Powyższe uwagi o znaczeniu lasów w fizycznym i przemysłowym względzie, oraz o szczególnych własnościach gospodarstwa leśnego, stawiają nas obecnie w możności wyrzeczenia zdania ze stanowiska ekonomji politycznej o tém, jaki stan gospodarstwa leśnego najbardziéj sprzyja dobru ogółu i pomyślności krajowéj.

Oczywistém jest, że odpowiednie ustawy leśne, a w szczególności prawo dozorowania lasów prywatnych, czerpać musi zasady swe w bezstronném rozstrzygnieniu powyższego pytania; z tego zatém powodu uważamy za konieczne choć w krótkości się zastanowić nad główuemi momentami rzeczonego przedmiotu.

§ 27. A w szczególności rozważymy:

1) Jaką rozległość w danym kraju powinno mieć gospodarstwo leśne, jeżeli celowi swemu ma odpowiedziéć? czyli innemi słowy: jaką przestrzeń lasy w danym kraju zajmować winny?

2) Jakie mianowicie grunta na las przeznaczonemi być winny?

3) W jaki sposób gospodarstwo leśne na cały kraj rozdzielić i rozłożyć należy.

4) Jakiemu systemowi, a mianowicie jakiemu czasowi rotacji pierwszeństwo naznaczyć wypada ze względów ekonomji politycznéj?

5) Jaka cena drzewa jest najstosowniejsza?

6) Jacy właściciele do korzystnego prowadzenia gospodarstwa leśnego są najwłaściwsi?

§ 28. Co do pierwszego. Jakkolwiek każdy jest przekonanym o niezbędnéj potrzebie produkcyj leśnych, jak również o tém, że wszelki kraj w każdym czasie mniéj lub więcéj drzewa potrzebuje, mogą się wszakże na samym wstępie nastręczyć następujące pytania:

a) Czy w pewnych okolicznościach nie byłoby korzystniéj, częściowo lub zupełnie produkcje drzewa zaniechać i zostawić ją, tak jak się to z innemi płodami dzieje, innym krajom od natury bardziéj do produkcji drzewa przeznaczonym, od którychby na handlowéj drodze takowe nabywać można? lub téż:

b) Czy w ogólności korzystnie jest drzewo nad własną produkować potrzebę?

Pierwsze pytanie da się zaprzeczyć w każdym prawie razie; nie ma bowiem kraju któryby pod względem płodu tak ważnego jakim jest drzewo, chciał być zależnym od zagranicznych stosunków, tém bardziéj że dowóz w każdéj chwili przerwanym być może przez wojny, zmiany polityczne, urządzenia celne, i t. p. Nie każdy kraj da się porównać z Anglją, która lasy swoje z pod ziemi wydobywa, lub téż z Ameryki północnéj i Norwegji sprowadza. Że zaś zależność od stosunków zagranicznych nawet pod względem budulcu, cembrowiny, i t.d. (których koszta dowozu prędzéj się opłacą) nie zawsze jest korzystną, dostatecznie dowodzi historja wielu krajów. Co do naszego kraju, ani na chwilę wątpliwości ulegać nie może, że z saméj natury przeznaczeni jesteśmy do wywozu, a nie do sprowadzania drzewa. Słusznie téż mówi A. Cieszkowski (*): „Po zbożu drzewo jest najważniejszym i najobfitszym płodem naszéj ziemi. Budulec nasz, równie jak pszenica, do najlepszych na całym globie jest policzony. Obszary lasów, pomimo ich dotychczasowego marnotrawstwa, napotykają się jeszcze prawie we wszystkich okolicach naszego kraju, a handel drzewem może być jedném z najkorzystniejszych źródeł bogactwa narodowego.“

Co się drugiego dotyczy pytania: czy w ogólności korzystnie jest drzewo nad wewnętrzną produkować potrzebę, rozmaite pod tym względem upowszechniły się zdania. I tak, między innemi dość się upowszechniło następujące:

„Ponieważ drzewo nie ma tak znakomitéj, bezpośredniéj wartości do zapewnienia naszego bytu, jak płody gospodarstwa rolnego i chów bydła, ale raczéj pośredni tylko wywiera wpływ do osiągnienia rozmaitych celów, i służy jako środek do zaspokojenia innych naszych potrzeb, z tego zatém powodu produkcja drzewa na odmiennych zupełnie polega warunkach aniżeli produkcja innych płodów, zapewniających bezpośrednie nasze utrzymanie. Taką produkcję człowiek będzie się starał aż do nieskończoności pomnażać, gdyż, choćby płody jéj w największéj znajdowały się ilości, zawsze dadzą się zużytkować, pomnażając wygodę i dobre mienie tak ogółu, jak i pojedynczych indywiduów. Inaczéj się ma rzecz z drzewem. Jeżeli większa jego znajduje się ilość aniżeli potrzeba tego wymaga, traci swoją wartość i wszelkie starania ku poprawie gospodarstwa leśnego, o tyle tylko skuteczny wywrzeć mogą wpływ, o ile dostateczną produkują ilość drzewa do załatwienia bieżącéj potrzeby. Skoro produkcja leśna przejdzie właściwą miarę, drzewo traci swoję wartość, jak każde narzędzie z którego użytkować nie można. W tém leży przyczyna, dla któréj owe obszary lasów w wielu krajach żadnéj nie przynoszą korzyści. Natomiast uprawa roli choćby do najwyższego posunięta stopnia, pomnaża ludność, a zatém i konsumcję, zboże zawsze pewną zachowa wartość, a przez to i odpowiednią cenę, co w produkcji drzewa nie ma miejsca.“

Zdanie powyższe bezwątpienia z wielu względów jest błędném i niezupełnie prawdziwém. A mianowicie: niewiadomo dla czegoby w krajach które posiadają wielkie obszary lasów na gruntach tylko na bory zdatnych, produkcja drzewa nad własną potrzebę nie zapewniała znakomitych korzyści, szczególniéj jeżeli wywóz drzewa trudności nie przedstawia (np. półwysep Skandynawski). Pomimo to przyznać musimy, że produkcja drzewa, o ile takowe mniéj ważny przedmiot handlu zewnętrznego stanowi, i nie jest w stanie przyczynić się do polepszenia ogólnego mienia, (prędzéj ograniczeniu ulega aniżeli produkcja płodów gospodarstwa rolnego), które nietylko w pierwotnym swoim kształcie ale nawet przerobione, mogą stanowić znakomitszy i ważniejszy przedmiot handlu.

Ztąd zatém następujący uczynić możemy wniosek: że w ogólności raz postawiwszy się w niezależności od wpływu zagranicznego, korzystniéj jest dla kraju ograniczyć na własną potrzebę produkcję drzewa, tak opałowego jak wszelkiego innego; że w szczególności

(*) l. c. Biblio. Warsz. 1843 styczeń p. 112.

kraje od saméj natury do produkcji drzewa przeznaczone i posiadające korzystne położenie do handlu drzewem, zajmować się winny produkcją drzewa, choćby ta wewnętrzną przechodziła konsumcję.

Co się naszego tyczy kraju, powołujemy się na wyżéj przytoczone słowa A. Cieszkowskiego, który w dalszym ciągu mówi: „Produkt zaś leśny i przy niedoskonałéj naszéj wewnętrznéj żegludze jeszcze z łatwością spławiony być może; a nim wewnętrzna kanalizacja kraju, rozpoczęta już przez założenie kanału Augustowskiego, większe uczynić zdoła postępy, jeszcze przez lat kilka nadbrzeża rzek dosyć drzewa towarnego dostarczyć będą mogły. Spodziewać się jednak należy iż postęp ulepszeń wewnętrznych wkrótce i na tę gałąź potrzeb krajowych się zwróci, i że, po ulepszeniu naprzód spławności już istniejących kommunikacyj wodnych, otwierać się nawet będą i nowe dla mniéj przystępnych dotąd okolic. Jest to zbyt ważna i zbyt ogólna potrzeba, aby wkrótce uwagi powszechnéj zwrócić nie miała.“. Pomyślny wpływ ulepszeń kommunikacji przez kanały, koleje żelazne, i t. p. środki przyszłości zostawić należy.

W zakończeniu pisma swego dodaję znakomity nasz ziomek: „Kraj nasz jest głównie krajem rolniczym; tego piętna i przeznaczenia nie spuszczajmy nigdy z uwagi. Wszelkie w tym naturalnym dla nas kierunku przedsięwzięte ulepszenia, najpomyślniejsze wydadzą skutki.“

(*Dalszy ciąg nastąpi.*)

WIADOMOŚCI HANDLOWE.

Z B O Ż E.

Z Gorlic 13 *lutego.* Mimo wielkiego niedostatku, jaki się coraz mocniéj czuć daje a ztąd coraz większéj potrzeby poszukiwania ziarna, zboże spadło z ceny. Przyczyną tego jest ciągły dowóz onegoż z chlebniejszych obwodów, a nadewszystko niesłychany brak pieniędzy, który wszystko trzyma na wodzy.

Obecnie niedają zakorzec pszenicy jeno 8 złr., żyta 6 złr. 24 kr. 6 złr. 48 kr., jęczmienia 6 złr. 24 kr., owsa 3 złr. 12 kr. m. k. Cena okowity i koniczyny niezmieniła się od ostatniego doniesienia.

Na zupełny brak kartofli zanosi się, gdyż znowu trupieszą. W piwnicach gorzéj się konserwują, aniżeli w stertach lub kopcach.

Śnieg przypadł temi dniami i naprawił drogę, dozwalając gospodarzom krzątać się koło wywożenia oborników, a przykrywszy zasiewy ozime chroni je od ponawiających się silnych mrozów.

Odessa 20 *stycznia.* Zapasów zboża we wszystkich wywozowych portach rosyjskich czarnego i azowskiego morza, tudzież nad Dunajem było na początku tego roku 1,709,000 czetwerty; z téj ogólnéj summy na Odessę przypadało 943,000 czetwerti, reszta na inne porty. Oprócz tego było w portach 362,000 czetwerti siemienia lnianego i 33,500 czetwerti rzepaku. Wszystko zboże już prawie sprzedane i pójdzie w drogę tak że ledwie 1/10 jeszcze czeka na kupca.

Galacz 21 *stycznia.* Zaraza bydła rogatego od ostatnich dni listopada z. r. nie wiele się uśmierzyła. Mrozy ją cokolwiek poskromiły. W Multanach 19 stycznia a to w pobliżu Galaczu znowu się pokazała. W Bulgarji zaraza zupełnie ucichła.

Z Czech 31 *stycznia.* Nasze fabryki są w otrętwieniu, z którego się zapewne przed sierpniem, lub wrześniem nie uleczą. Żebraków po wsiach i miastach jest dużo.

Z Czernelicy 8 *lutego.* Ceny zboża na Bukowinie są następujące: 1 korzec kukurydzy sprzedaje się wyżéj 3 złr. 12 kr., żyta po 5 złr., 1 garniec okowity po 54 kr. a był już po 50 kr. m. k. i niżéj. Wywóz pszenicy na Delatyn do Węgier obawa zarazy na rogaciznę wstrzymała, chociaż, o téj zarazie nie ma żadnéj pewnéj wieści. 1 korzec jęczmienia browarnego płacą po 3 złr. m. k. Woły krajowe chwytają na miejscową konsumcję i płacą stosunkowo lepiéj, aniżeli we Lwowie, gdyż za wołu ważącego 12 kamieni płacą po 30 kr. m. k.

ŚREDNIE CENY ŻYWNOŚCI NA OSTATNICH TARGACH WARSZAWY. I PRAGI.

	OD RS.	KOP	DO RS	K.		OD RS.	KOP.	DO RS.	K.
Żyta korz. 4 ćw.	4	2½			Słomy c. 100 f.	—	26—	—	— —
Pszenicy ditto	5	43½			Siana fura 1 k.	2	25—	3	60—
Grochu polnego	4	71—			„ „ 2 k.	4	20—	5	25—
„ cukrowego	5	17—			Słomy fura zw.	1	20—	2	10—
Fasoli. . . .	6	60—			Drzewa sos. s.	7	44—		
Gryki. . . .	3	86—			Wół dobry.	36	——	56	2½
Jęczmienia . .	3	68—			„ średni.	27	——	35	——
Owsa. . . .	2	25—			„ lichy.	21	60—	26	——
Mąki pszen. pr.	7	37—			Cielę. . .	1	50—	3	75—
„ ordynarnéj	7	42—			Baran. . .				
„ żytn. pytlo.	5	68—			Wieprz dobry.	14	——	21	——
„ gryczanéj	5	25—			„ średni.	10	——	13	——
Kaszy jaglannéj.	8	14—			„ lichy.	5	——	9	——
„ grycz. zw.	6	91—			Masła funt.	—	16—	—	——
„ drobnéj.	12	64—			Słoniny „	—	11½	—	——
„ jęcz. perło.	10	90—			Kartofli korzec	1	77½	—	——
„ „ ordyn.	5	9½			Okowity garn.	1	27—	—	—
Siana cet. 100 f.	—	59½			Szumówki gar.	76	——	—	——

W dniu 5 t. m. przypędzono na targ Pragski z Cesarstwa Rosyjskiego wołów sztuk 174 z różnych miejsc królestwa sztuk 179 ogółem wołów sztuk 353 wieprzy 561 cieląt 978 z tych zakupili rzeźnicy tutejsi na konsumcję miasta wołów sztuk 258 wieprzy 398 cielęta wszystkie.

KURS GIEŁDY WARSZAWSKIÉJ.

Dnia 5 marca 1847 roku.		ŻĄDAJĄ R. sr.	kop.	DAJĄ R. sr.	kop.
1. WEXLE.					
Berlin 100 talarów . .	2 M. .	90—	30—	90—	——
Gdańsk 100 talarów . .	2 M. .	90—	——	89—	70—
Hamburg 300 b. m. k. . .	2 M. .	137	10—	——	——
Londyn funt sterlin. . .	3 M. .	6—	7½	6—	5—
Lipsk 100 talarów . .	2 M. .	——	——	——	——
Moskwa 100 rub. sr. . .	1 M. .	——	——	——	——
Petersburg ditto. . .	1 M. .	101	50—	101	——
Paryż 300 franków . .	2 M. .	73—	80—	——	——
Wiedeń 150 złr. . .	2 M. .	92—	70—	——	——
Wrocław 100 talarów . .	2 M. .	——	——	——	——
2. MONETY.					
Rosyjskie Imperjały . . .		——	——	——	——
Holender. dukaty nowe . . .		——	——	——	——
ditto stare ważne . . .		——	——	——	——
Frydrychsdory Pruskie . . .		——	——	——	——
Rossyjskie assygnaty . . .		——	——	——	——
Austrjackie bilety bankowe za 150 złr. .		——	——	——	——
3. PAPIERY.					
Obligi Skarbowe za 100 rs. .		——	——	——	——
„ „ „ 4% rs. .		——	——	——	——
Listy zastawne nowe białe daw. bez kup. (*)		——	——	——	——
„ „ nowe za 100		14—	35½	14—	33—
Obligacje udziałowe na 300 złp. .		——	——	——	——
Obligacje cząstkowe na 500 złp. .		——	——	——	——
Certyfikaty Banku lit. B na 200 złp. .		——	——	——	——
Serje wylosow lit. na — złp. .		109	50—	——	——
Dowody Kom. Centr. Likwidac. za 100 złp.		——	——	——	——

Wartość kuponu kop. 12½